Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5037**

17. Wahlperiode 16. 03. 2011

Antrag

der Abgeordneten Ute Kumpf, Gustav Herzog, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Johannes Kahrs, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, Sylvia Kotting-Uhl, Fritz Kuhn, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Rheintalbahn – Finanzierung und anwohnerfreundlichen Ausbau sicherstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Rheintalbahn ist eines der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz haben sich im Vertrag von Lugano 1996 zu einem gemeinsam abgestimmten Schienenausbau der „Neuen Eisenbahn Alpentransversale“ (NEAT) und ihrer Zulaufstrecken verpflichtet. Die Schweiz gewährleistet darin den Ausbau der Lötschberg- und der Gotthardachse und die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zum durchgehenden viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn.

Der Rheingraben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Straße und Schiene bilden die Zulaufstrecke für den alpenquerenden Verkehr und sind Teil eines äußerst stark belasteten Verkehrskorridors in Europa. Dieser Korridor verbindet die Nordsee mit dem Mittelmeer, die Nordseehäfen mit dem Binnenland bis nach Südeuropa und deutsche Ballungsräume mit hoher Wertschöpfung wie das Ruhrgebiet, den Rhein-Main-Raum, das Rhein-Neckar-Gebiet und den Oberrhein. Der Verkehrskorridor im Rheingraben ist Bestandteil des europäischen Infrastrukturleitplans und des „transeuropäischen Verkehrsnetzes“.

Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn soll durch den stufenweisen viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe erhöht werden. Der Streckenabschnitt zwischen Raststatt Süd und Offenburg ist bereits in Betrieb. Nicht realisiert sind die Maßnahmen zwischen Karlsruhe und Raststatt sowie zwischen Offenburg und Basel.

Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene nicht weiter zu gefährden, ist die Trassenführung so zu gestalten, dass Menschen und Umwelt so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen.

Ein gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus ist die Arbeit des Projektbeirats Rheintalbahn. In ihm diskutieren Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Bundes- und der Landesregierung, regionale Politikerinnen und Politiker sowie Mitglieder der Bürgerinitiativen. Diese Form der modernen Bürgerbeteiligung ist sehr zu begrüßen und unbedingt fortzusetzen. Der Erfolg der letzten Sitzung vom 8. Februar 2011 zeigt, wie hilfreich er ist:

Jetzt sollen die beantragte und die alternative (autobahnparallele) Trasse von Offenburg bis Riegel miteinander verglichen und Lärmemissionen beider Trassen sowohl mit als auch ohne Schienenbonus berechnet und gegenübergestellt werden. Dazu haben die Deutsche Bahn AG und der Bund zugestanden, dass bei diesen Untersuchungen nicht nur die prognostizierten Zugzahlen für 2025, sondern auch die maximalen Kapazitäten der Streckenleistung zugrunde gelegt werden. Darüber hinaus waren sich die Beteiligten darin einig, dass ein Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt erst dann ergeht, wenn die jeweilige Kernforderung im Projektbeirat abschließend behandelt worden ist. Wenn der Katzenbergtunnel in Betrieb genommen wird, soll der gesamte Güterzugverkehr durch ihn geleitet werden. Wichtige Anreize für die Nutzung des neuen Eisenbahntunnels soll die Gestaltung des Trassenpreises geben. So hat die Deutsche Bahn AG zugesagt, dass dieser für die Fahrt durch den Katzenbergtunnel nicht höher sein wird als das Entgelt für die Nutzung der Bestandsstrecke. Darüber hinaus soll die Rheintalbahn durch eine Vielzahl von innovativen Maßnahmen faktisch ein Modellprojekt des anwohnerfreundlichen Ausbaus der Schiene werden. Viele weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation werden diskutiert bzw. geprüft; Güterzugtunnel Offenburg, die Güterumfahrung Freiburg und die Bürgertrasse im Markgräflerland. Dabei werden auch Planungsalternativen ohne die Wirkung eines Schienenbonus geprüft. Für den bereits planfestgestellten Abschnitt Weil am Rhein–Haltingen wurden weitreichende ergänzende Maßnahmen mit dem Ziel der Verbesserung des Lärmschutzes und der örtlichen Verkehrsinfrastruktur beschlossen. Die erarbeiteten Ergebnisse des Projektbeirats begrüßt der Deutsche Bundestag ausdrücklich.

Die beteiligten Bürgerinitiativen – stellvertretend sei ihr Dachverband IG BOHR genannt – haben sich vorbildlich an einer konstruktiven Lösungssuche beteiligt. Die Dialogbereitschaft ging dabei von allen Seiten aus: Der Bund, das Land Baden-Württemberg, Bundes- und Landtagsabgeordnete und die Deutsche Bahn AG gingen an einvernehmlichen Lösungen interessiert in die Verhandlungen. Das soll fortgeführt werden.

Der Deutsche Bundestag begrüßt ausdrücklich die Mitfinanzierung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen durch das Land Baden-Württemberg, die über die gesetzlich definierte Zuständigkeit des Bundes für den Schienenwegeausbau und Lärmschutz an Bundesschienenwegen hinausgehen, sowie die Bereitschaft des Bundes und der Deutschen Bahn AG, sich an den anstehenden zusätzlichen Untersuchungen finanziell zu beteiligen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich für eine spürbare Verbesserung der Planungen für Mensch und Umwelt entlang der Rheintalbahn einzusetzen. Dies beinhaltet akzeptable Formen sowohl der Trassenführung als auch des Lärmschutzes;
2. sich für eine umgehende Finanzierung und Realisierung der bereits planfestgestellten Abschnitte der Rheintalbahn – wie zum Beispiel des Rastatter Tunnels – einzusetzen und dazu die für den Schienenwegeausbau zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel entsprechend zu priorisieren;
3. die aktuellen Prognosewerte 2025 zur Grundlage der anstehenden Planungen und Berechnungen zum Ausbau der Rheintalbahnstrecke zu machen;

4. den Schienenverkehr im Rheintal zum Modellprojekt für einen anwohnerfreundlichen Schienenausbau zu erklären;
5. die Umsetzung der Ergebnisse des Projektbeirats jetzt tatkräftig zu unterstützen;
6. die noch zu klärenden Fragen in den kommenden Sitzungen des Projektbeirats weiter konstruktiv und ergebnisorientiert anzugehen;
7. als Anreiz für den Einsatz leiserer Fahrzeuge mindestens aufkommensneutrale lärmabhängige Trassenpreise obligatorisch zu machen und diese im Rheintal im Rahmen des Modellprojektes vorzeitig einzuführen;
8. den Schienenbonus im Rheintal im Rahmen eines Modellprojekts vorzeitig abzuschaffen und dem Deutschen Bundestag hierzu zeitnah einen Gesetzentwurf zur Abschaffung des Schienenbonus vorzulegen, der dies bundesweit regelt.

Berlin, den 15. März 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion
Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333